

BV/09/25-003

Beschlussvorlage
öffentlich

Beratung und Beschlussfassung über den weiteren Bestand oder Abbruch der Straßenüberführung bei Quaal im Zuge des Streckenausbaues Lübeck-Schwerin der DBInfraGO AG.

<i>Organisationseinheit:</i> Bauamt	<i>Datum</i> 29.01.2025
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Gemeindevertretung Bobitz (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Die Gemeindevertretung Bobitz beschließt

Sachverhalt

Die Straßenüberführung bei Quaal soll im Zuge des Streckenausbaues Lübeck – Bad Kleinen – Schwerin nach Vorgabe der DB InfraGO AG ersatzlos abgerissen werden. Die Gemeinde Bobitz hat bislang stets betont, dass diese Überführung eine wichtige innergemeindliche Verbindung darstellt. Daher wurde einem Abriss stets die Zusage verweigert.

Im anliegenden Schreiben der DBInfraGO AG, Herrn Kruse, wird nochmals auf verschiedene Szenarien bezüglich Neubau oder Abriss eingegangen.

Die Gemeindevertretung wird gebeten, hierzu nochmals zu beraten und ihren Standpunkt zu bekräftigen.

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

1	Antwort DB Herr Kruse (öffentlich)
2	BGL-Brückenbau+Katalog+2024 (öffentlich)
3	E-Mail BGL Ingenier GmbH 05.02.2025 (öffentlich)
4	Bilder (öffentlich)

EINGEGANGEN Amt Dorf Mecklenburg-Bad Kleinen						
22. Jan. 2025						
AV	LVB	FIN	OSo	BA	ZD	Bgm.

DB InfraGO AG | I.II-O-T 12
Caroline-Michaelis-Str. 5-11 | 10115 Berlin

Amt Dorf Mecklenburg-Bad Kleinen
Bürgermeisterin Gemeinde Bobitz
Frau A. Homann-Triebs
Am Wehberg 17
23972 Dorf Mecklenburg

DB InfraGO AG
Leiter Technik
I.II-O-M-S Projekte Bestandsnetz Schwerin
Wismarsche Str. 390
19055 Schwerin

Andreas Kruse

www.dbInfraGO.com/fahrweg

+49 160 974 69319
Zeichen: I.II-O-M-S Ak

21.01.2025

Ausbaustrecke 1122 mit Elektrifizierung; Lübeck - Bad Kleinen – Schwerin, Planfeststellungsabschnitt 1, Straßenüberführung (SÜ) bei Quaal in Bahn-km 45,404

Sehr geehrte Frau Homann-Triebs,

bezugnehmend auf die Besprechung vom 17.12.2024 in Ihrem Hause möchten wir Ihnen gerne nochmals den Sachverhalt/Situation darlegen.

Die vorhandene Straßenüberführung (SÜ) befindet sich in einem weniger guten Instandhaltungszustand und ist dadurch in ihrer Funktionalität stark eingeschränkt. Die Straßenüberführung ist aktuell vom Straßenbaulastträger nur noch für den Geh- und Radwegverkehr zugelassen. Durch den sehr schlechten Zustand der SÜ wird es, über kurz oder lang, zu einer Gefährdung des darunter geführten Verkehrsweges kommen. Die Beseitigung des schlechten Zustandes der SÜ erfordert aus unserer Sicht einen hohen finanziellen und technischen Instandsetzungsaufwand durch den Straßenbaulastträger.

In dieser Besprechung wurde Ihnen erläutert, dass es bei einem Ersatzneubau der vorhandenen Straßenüberführung, wie Ihnen mit unserem Schreiben vom 20.02.2024 bereits bekannt, zum Szenario 4 kommen würde. Wir haben das Szenario nachfolgend nochmals angeführt:

Szenario 4:

Der Weg „Wolfsbusch“ kreuzt die Eisenbahn mit einer SÜ und ist dem öffentlichen Verkehr gewidmet.

Die Straßenüberführung wird im Rahmen der Ausbaustrecke durch einen Neubau ersetzt.

Gemäß §§3, 12 Abs. 1 Nr. 2 des EKrG, beidseitiges Verlangen, gehen die kreuzungsbedingten Kosten für den Ersatzneubau anteilig zu Lasten der DB InfraGO AG und der Gemeinde Bobitz.

Auch in §12 Abs. 1 Nr. 2 ist ein Vorteilsausgleich vorgesehen. Der erhaltungspflichtig Beteiligte hat den durch die Maßnahme des anderen Beteiligten verursachten Vorteil anteilig

DB InfraGO AG | Sitz: Frankfurt am Main | Registergericht: Frankfurt am Main
HRB 50879 | USt-IdNr.: DE 199861757 | Vorsitz des Aufsichtsrats: Berthold Huber
Vorstand: Dr. Philipp Nagl (Vorsitz), Jens Bergmann, Ingrid Felipe, Dr. Christian Größ, Heike Junge-Latz, Heinz Siegmund, Ralf Thieme



auszugleichen. Die Ablösebeträge werden nach ABBV und den ABBV-Richtlinien 2022 berechnet.

Wir möchten Ihnen beispielhaft anhand der Kreuzungsvereinbarung eines ähnlich gelagerten Projektes (s. Anlage 1) aufzeigen, inwieweit ein Ersatzneubau der SÜ sich kostentechnisch darstellen würde. Die Kostentragung zwischen den Kreuzungsbeteiligten regelt sich entsprechend dem anzuwendenden Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG).

Bei dem Beispiel (Anlage 1) handelt sich es um eine Straßenüberführung (SÜ) mit den Verkehrswegen für PKW/LKW, Fußgänger und Radfahrer über eine elektrifizierte Eisenbahnstrecke. Bei der von Ihnen avisierten Straßenüberführung soll ausschließlich der Geh- und Radverkehr überführt werden. Beide Straßenüberführungen sind bis auf die Querschnittsabmessungen inhaltlich vergleichbar.

Beschreibung der Querschnittsabmessungen:

Für die von Ihnen avisierte Straßenüberführung muss gem. RAST06 und ERA von mindestens 4,00 m für die vom Fußgänger- und Radverkehr gemeinsam genutzte Breite ausgegangen werden. Hinzu kommen beidseitig bis zum Geländer jeweils 0,50 cm. Aufgrund des beidseitig erforderlichen senkrechten Berührungsschutzes kommen ab Geländer bis zur Außenkante Gesims der Kappen noch einmal jeweils 42,5 cm dazu. Das ergibt eine theoretische Gesamtbreite der SÜ von 5,85 m von Außenkante Gesims zu Gesims. Die Gesamtbreite der als Beispiel angeführten SÜ beträgt 6,35 m.

Darstellung voraussichtlich kreuzungsbedingter Kosten:

Werden die kreuzungsbedingten Gesamtkosten der Kreuzungsvereinbarung des beigefügten Beispiels für den von Ihnen avisierten Ersatzneubau der SÜ zu Grunde gelegt, kommt man dem aus unserem Schreiben vom 20.02.2024 gezogenen Fazit von voraussichtlich 5,5 Millionen Euro kreuzungsbedingten Gesamtkosten annähernd gleich.

Da die vorhandene eingeschränkte SÜ wahrscheinlich nur für den öffentlichen Geh-Radwegverkehr gewidmet ist, sowie auch der von der Gemeinde avisierte Ersatzneubau, möchten wir Ihnen eine Möglichkeit zum Rückbau der vorhandenen SÜ vorschlagen.

Wenn die Gemeinde als Straßenbaulastträger auf diesen Ersatzneubau der SÜ für einen Geh-Radweg verzichtet, besteht die Möglichkeit einer Umwegeentschädigung für die Gemeinde. Damit könnte dann die Gemeinde die aus Ihrer Sicht notwendigen Wegebeziehungen im Bereich der SÜ hinsichtlich der Erreichbarkeit von Ortslagen ausbauen.

Die Höhe der Umwegeentschädigung wird durch einen öffentlich bestellten Gutachter ermittelt.

Durch den Verzicht der Gemeinde auf einen Ersatzneubau der SÜ werden auch die Kostenanteile der DB InfraGO eingespart und somit die Kosten für die Ausbaustrecke reduziert. Im Rahmen der Ausbaustrecke kann dann durch die DB InfraGO wie geplant die SÜ zurückgebaut werden. Für die Gemeinde würden dann keine Rückbaukosten entstehen.

Der Abbruch der Straßenüberführung ist aus unserer Sicht auch gegenüber einem Ersatzneubau die technisch und wirtschaftlich sinnvollste Lösung.

Aus den zuvor beschriebenen Gründen ist im Rahmen des Planrechtsverfahren der Abbruch der vorhandenen SÜ bei Quaal beantragt worden. Die Höhe der Abbruchkosten für die SÜ liegt geschätzt derzeit bei rund 360.000 € (s. Anlage 2).

Im Hinblick der oben beschriebenen Situation wird die Gemeinde Bobitz um Zustimmung zum Abbruch der Straßenüberführung gebeten.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG

i. V.
Kruse

i. V.
Meyenberg

Anlagen

Anlage 1 Beispiel Kreuzungsvereinbarung
Anlage 2 Kostenschätzung Abbruch SÜ

Strecke 1122

- Kostenschätzung -Rückbau Bauwerk
Bogenbrücke aus Mauerwerk

km 45,404 bei Quaal

geschätzte Bauzeit: 3 Monate

1. Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung, Ausführungsplanung**1.1. Verkehrssicherung**

(1) Verkehrssicherung längere Zeit nach Regelplan, inkl. Umleitungsbeschilderung	1 Psch x	3.000,00 € =	3.000,00 €
(2) Kontrolle der Arbeitsstellensicherung	30 d x	35,00 € =	1.050,00 €
(3) Baustellensicherung	1 Psch x	1.500,00 € =	1.500,00 €
		Summe 1.1.	5.550,00 €

1.2. Baustelleneinrichtung

(1) Baustelle einrichten	1 Psch x	20.000,00 € =	20.000,00 €
(2) Baustelleneinrichtung vorhalten	1 Psch x	5.000,00 € =	5.000,00 €
(3) Baustelle räumen	1 Psch x	15.000,00 € =	15.000,00 €
(4) Verrechnungssatz für AK	10 h x	75,00 € =	750,00 €
(5) Bauzaun aufstellen, umsetzen und entfernen	50 m x	12,00 € =	600,00 €
		Summe 1.2.	41.350,00 €

1.3. Planungen

(1) Ausführungsplanung Rückbau inkl. Statik, Pläne, Ausschreibung	1 Psch x	12.000,00 € =	12.000,00 €
(2) Bestandsdokumentation und -vermessung inkl. Pläne, BW-Buch, Bilder	1 Psch x	2.500,00 € =	2.500,00 €
(6) BOL / BÜ	1 Psch x	10.000,00 € =	10.000,00 €
		Summe 1.3.	24.500,00 €
		Summe Titel 1.	71.400,00 €

2. Rückbau und Erdbau**2.1. Rückbau**

(1) Rückbau Bestandsbauwerk, inkl. Abbruch- und Schutzgerüst	1 Psch x	110.000,00 € =	110.000,00 €
(2) Rückbau Straße	100,00 m² x	45,00 € =	4.500,00 €
		Summe 2.1.	114.500,00 €

2.2. Erdbau

(1)	Erbau für Abbruch	1 Psch x	7.500,00 € =	7.500,00 €
(2)	Baugruben	2 St x	8.000,00 € =	16.000,00 €
(3)	Baugrubenverfüllungen	200 m³ x	65,00 € =	13.000,00 €
(4)	Oberboden und Geländeprofilierung	250,00 m² x	7,00 € =	1.750,00 €
(5)	Obderboden andecken	250,00 m² x	22,00 € =	5.500,00 €
(6)	Rasenansatz	250,00 m² x	3,50 € =	875,00 €

Summe 2.2.	44.625,00 €
Summe Titel 2.	159.125,00 €

3. Bahnsicherung**3.1. Bahnsicherung**

(1)	Planung BETRAS	1 Psch x	10.000,00 € =	10.000,00 €
(2)	Sperrpausen absichern Sipos, Sakra, 4.2	6 St x	7.500,00 € =	45.000,00 €

Summe 3.1.	55.000,00 €
Summe Titel 3.	55.000,00 €

5. Kostenzusammenfassung**1. Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung, Ausführungsplanung**

1.1. Verkehrssicherung	5.550,00 €
1.2. Baustelleneinrichtung	41.350,00 €
1.3. Planungen	24.500,00 €

Summe 1.	71.400,00 €
-----------------	--------------------

2. Rückbau und Erdbau

2.1. Rückbau	114.500,00 €
2.2. Erdbau	44.625,00 €

Summe 2.	159.125,00 €
-----------------	---------------------

3. Bahnsicherung

3.1. Sperrpausen absichern	55.000,00 €
----------------------------	-------------

Summe 3.	55.000,00 €
-----------------	--------------------

Summe gesamt	285.525,00 €
---------------------	---------------------

Sonstiges	5,00%	14.276,25 €
-----------	-------	-------------

Netto	299.801,25 €
+ 19 % MwSt	56.962,24 €
Brutto	356.763,49 €

Rundung	360.000,00 €
----------------	---------------------

Vereinbarung über eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach §§ 3, 12 EKrG
-SÜ Louisenfeld-

Zwischen der

DB InfraGO AG

Adam-Riese-Straße 11-13, 60327 Frankfurt a. Main

Vertragsabwickelnde Stelle:

DB InfraGO AG

Geschäftsbereich Fahrweg

Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Ost

Netz Schwerin

Wismarsche Str. 390

19055 Schwerin

– nachstehend **DB InfraGO AG** genannt –

und der



– nachstehend **Straßenbaulasträger** genannt –

wird gemäß § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) folgende Vereinbarung geschlossen:

Vorbemerkung

Die Infrastruktureinheiten (DB Netz AG und DB Station&Service AG) der Deutschen Bahn AG wurden innerhalb des Konzerns zu einer neuen gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt. Die DB Station&Service AG wurde als Ganzes unter Auflösung ohne Abwicklung auf die DB Netz AG verschmolzen. Seit dem 27.12.2023 firmiert die DB Netz Aktiengesellschaft unter DB InfraGO AG, auf die als übernehmende Rechtsträgerin das Vermögen einschließlich der Verbindlichkeiten der DB Station&Service AG im Wege der Gesamtrechtsnachfolge übergegangen ist, § 20 Abs. 1 Nr. 1 UmwG. Die DB Station&Service AG ist erloschen, § 20 Abs. 1 Nr. 2 UmwG. Die dieser Vereinbarung beigefügten Planunterlagen, die bereits vor dem genannten Datum unter der Firmierung DB Netz AG erstellt und

genehmigt wurden oder denen beide Kreuzungsbeteiligte bereits zugestimmt hatten, behalten weiterhin Ihre Gültigkeit.

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Die Straße „Zum Burgwall“ zwischen Grabowhöfe und Louisenfeld (über Gutshaus Baumgarten), kreuzt die Eisenbahnstrecke Nr. 6325 von Neustrelitz nach Warnemünde am Bahn-km 45,603.
- (2) Die vorhandene Kreuzung ist als Straßenüberführung hergestellt.
- (3) Beteiligte an der Kreuzung sind die DB InfraGO AG als Baulastträger des Schienenweges und die Gemeinde Grambowhöfe als Baulastträger der Straße.
- (4) Aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs verlangt die DB InfraGO AG die Herstellung der Anprallsicherheit für die nicht anprallsicheren Pendelstützen und die Vergrößerung der Lichten Höhe unterhalb der Straßenüberführung auf 5,70 m.
Der Straßenbaulastträger verlangt ebenfalls die Herstellung der Anprallsicherheit für die nicht anprallsicheren Pendelstützen und die Traglastserhöhung auf MLC nach STANAG 2021.
- (5) Die Kreuzungsbeteiligten sind sich einig, dass es sich hierbei um die Änderung einer Kreuzung im Sinne der §§ 3, 12 Abs. 1 Nr. 2 EKRg handelt.

§ 2 Art und Umfang der Maßnahme

- (1) Beschreibung der kreuzungsbedingten Maßnahme:
 - a) Abbruch des vorhandenen Brückenbauwerks
 - b) Ersatzneubau Brückenbauwerk mit folgenden Parametern:

- Brückenklasse:	DIN EN 1991- 2 Lastmodell LM 1
- lichte Weite zw. den Widerlagern	19,80 m
- lichte Höhe am kritischen Punkt	mind. 5,70 m über OK Schiene
- Kreuzungswinkel:	100 gon
- Breite zw. den Geländern	5,50 m
 - c) Anpassung der Bahnanlagen an den Bestand
 - d) Anpassung der Straßenanlagen an den Bestand
 - e) Sicherungsmaßnahmen
 - f) Maßnahmen an Leitungen Dritter
 - g) ggf. LBP-Maßnahmen
- (2) Im Übrigen gelten die nachstehend aufgeführten Anlagen, die Bestandteile dieser Vereinbarung sind. Darüber hinaus gelten die Unterlagen und Pläne, denen die Beteiligten schriftlich zugestimmt haben:

Bezeichnung	Maßstab	Stand
A1 Erläuterungsbericht	-	11.2023
A2 Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten (ZdvK)	-	01.2024
A3 Kostenplan	-	01.2024
A4 Kostenteilungsberechnung		
- A4.1 Kostenteilungsberechnung	-	01.2024
- A4.2 Kostenübersicht	-	01.2024
- A4.3 EB FE Straße	-	01.2024
- A4.4 Zeichnung FE Straße	-	01.2020
- A4.5 Kosten FE Straße	-	01.2024
- A4.6 Kosten FE Bahn	-	01.2024
A5 Leitungen Dritter	-	
- A5.1 Leitungsplan	1:200	09.2018
- A5.2 Leitungsverzeichnis	-	09.2018
A6 Übersichtskarte	-	-
A7 Lageplan	1:250	07.2018
A8 Bestandsplan	1:50, 1:100	03.2010
A9 Bauwerkspläne		
- A9.1 Ansicht, Längsschnitt, Grundriss	1:100	07.2018
- A9.2 Querschnitte, Details	1:10; 1:50; 1:100	07.2018
- A9.3 Höhenplan	1:250	07.2018
A10 Straßenquerschnitt	1:20	07.2018
A11 vorläufige Ablösungsberechnung		
- A11.1 EB FE Ealt	-	01.2024
- A11.2 Zeichnung FE Ealt	1:100; 1:50	12.2018
- A11.3 Kostenzuordnung Ealt	-	01.2024
- A11.4 EB FE Eneu	-	01.2024
- A11.5 Zeichnung FE Eneu	1:100; 1:50	12.2018
- A11.6 Kostenzuordnung Eneu	-	01.2024
- A11.7 Kostenübersicht	-	01.2024
- A11.8 a-d Ablösungsberechnung	-	01.2024
A12 vorläufiger Bauzeiten- und Finanzierungsplan	-	01.2024

§ 3 Öffentlich-rechtliches Zulassungsverfahren

Für die Maßnahme ist ein Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) durchgeführt worden (Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes vom 16.06.2023, Aktenzeichen 571pä/016-2022#002).

§ 4 Planung und Durchführung der Maßnahme

- (1) Die DB InfraGO AG plant und führt die in § 2 Abs. 1 aufgeführten Maßnahmen nach Maßgabe der Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz 2022, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 19/2022 vom 15.08.2022 – StB 15/7174.2/4-6/3638859, durch.
- (2) Ergeben sich durch die Maßnahmen nach § 2 Einwirkungen auf Anlagen des anderen oder dessen Verkehr, wird der Baudurchführende vorher dessen Zustimmung einholen. § 4 Abs. 2 EKrG bleibt hiervon unberührt.
- (3) Die Realisierung der Maßnahme ist in den Jahren 2026/2027 vorgesehen. Der Baubeginn wird dem Straßenbaulastträger 4 Wochen im Voraus schriftlich angezeigt. Für die weiteren Einzelheiten, insbesondere zur zeitlichen Durchführung der Maßnahmen, gelten die im Schriftwechsel zu vereinbarenden Einzelheiten. Kurzfristig notwendige Änderungen des Bauablaufs werden dem jeweils anderen Kreuzungsbeteiligten unverzüglich angezeigt.
- (4) Der Beteiligte, welcher die Baudurchführung übernommen hat, haftet gegenüber dem anderen Beteiligten nicht für erhöhte kreuzungsbedingte Kosten aufgrund mangelhafter Leistungen des Auftragnehmers, bauvertraglicher Streitigkeiten oder Insolvenzen, es sei denn, ihm sind Pflichtverletzungen bei der Erfüllung seiner Bauherrenaufgaben anzulasten, die auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruhen.
- (5) Werden Leitungsanpassungen erforderlich, die auf Grundstücken des nicht baudurchführenden Beteiligten liegen, ist dieser verpflichtet, seine Rechte gegenüber dem für die Leitung zuständigen Dritten auszuüben und den baudurchführenden Beteiligten bei der Durchsetzung von Folge- und Folgekostenpflichten zu unterstützen.
- (6) Während der Bauausführung werden die Eisenbahnstrecke und die Straße zeitweise gesperrt. Der verbleibende Verkehr auf den sich kreuzenden Verkehrswegen wird während der Baudurchführung einschließlich Abnahme, Vermessung und Bauwerksprüfung so wenig wie möglich beeinträchtigt.

§ 5 Abnahme, Vermessung, Bestandsunterlagen

- (1) Das Verfahren hinsichtlich der Abnahme, Vermessung und Erstellung der Bestandsunterlagen erfolgt nach Maßgabe der Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz 2022, ARS Nr. 19/2022 vom 15.08.2022 – StB 15/7174.2/4-6/3638859.
- (2) Für die 1. Hauptprüfung sind die DIN 1076 einschließlich der mitgeltenden Unterlagen der DB InfraGO AG zu beachten.
- (3) Der jeweils Baudurchführende wird 2 Wochen vor der Abnahme zu einer gemeinsamen Begehung einladen und gleichzeitig den genauen Termin der Abnahme bekannt geben.
- (4) Der Status des geodätischen Datums (Referenzsystem und Projektion) wird zwischen den Kreuzungsbeteiligten wie folgt festgelegt:
DB REF System

- (5) Der jeweils andere Beteiligte erhält Bestandsübersichtspläne der Kreuzungsanlage. Der jeweilige Träger der Erhaltungslast erhält alle für die Erhaltungszwecke seiner Anlagen erforderlichen Bauwerksunterlagen in einfacher Ausfertigung. Soweit die Bestandspläne neue Anlagen betreffen, müssen die Unterlagen folgenden Standard erfüllen: pdf; dwg

Bei vorhandenen Anlagen, die geändert werden, sind die Bestandspläne im vorhandenen Standard zu erstellen. Die Pläne werden bis spätestens 6 Monate nach Bauende übergeben.

- (6) Für digital erstellte Bestandspläne und Vermessungsunterlagen wird folgendes Format der erforderlichen Dateien festgelegt: pdf; dwg

§ 6 Kosten der Maßnahme

- (1) Der Umfang der kreuzungsbedingten Kosten (Kostenmasse) wird unter Beachtung des § 12 EKrG, der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (1. EKrV) sowie der dazu ergangenen und von den Kreuzungsbeteiligten eingeführten / anerkannten Durchführungsbestimmungen des BMDV ermittelt (vgl. u. a. Richtlinien zur Ermittlung und Aufteilung der Kostenmasse bei Kreuzungsmaßnahmen, ARS Nr. 8/1989 vom 17.05.1989 – StB 17/E 10/E 14/78.10.20/19 Va 89).
- (2) Die Kosten der Maßnahme nach § 2 betragen nach der als Anlage beigefügten Kostenzusammenstellung **voraussichtlich ca. 5.227.990,31 EUR**, einschließlich anfallender Umsatzsteuer und Verwaltungskosten.

Sie sind in voller Höhe kreuzungsbedingt und werden insoweit nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG von der DB InfraGO AG und vom Straßenbaulastträger getragen.

Von den kreuzungsbedingten Kosten entfallen nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG

- auf die **DB InfraGO AG (50,3171 %)** voraussichtlich **2.630.573,11 EUR** und
- auf den **Straßenbaulastträger (49,6829 %)** voraussichtlich **2.597.417,20 EUR**.

Die Ermittlung des Kostenteilungsschlüssels erfolgt nach Fiktiventwürfen.

Die Einzelheiten der Kostenteilung nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG ergeben sich aus der Anlage 4, die Bestandteil dieser Vereinbarung ist.

- (3) Anfallende Umsatzsteuer gehört zur Kostenmasse.

Die Beteiligten gehen vorläufig im Hinblick auf eine laufende steuerrechtliche Prüfung davon aus, dass der Straßenbaulastträger seine nach dieser Vereinbarung zu erbringenden Leistungen nicht als Unternehmer ausführt. Diese Annahme hat kein Präjudiz für die noch zu treffende Entscheidung der Finanzverwaltung.

Kann sich der Straßenbaulastträger zukünftig nicht mehr auf die Anwendung des § 2b Abs. 1 UStG berufen und ist er auch nach anderen Vorschriften nicht als Nicht-Unternehmer tätig oder zeigt er seine Unternehmereigenschaft gegenüber dem anderen Beteiligten an, sind die von ihm

erbrachten Leistungen umsatzsteuerbar und entsprechend den gesetzlichen Regelungen ggf. umsatzsteuerpflichtig. Darüber hinaus behält sich der Leistende das Recht vor – soweit gesetzlich zulässig – auf eine Umsatzsteuerfreiheit zu verzichten (Option nach § 9 UStG). Der Verzicht ist dem anderen Beteiligten schriftlich anzuzeigen.

Ist eine vereinbarte Leistung umsatzsteuerpflichtig, so verstehen sich die in dieser Vereinbarung benannten Entgelte grundsätzlich als Netto-Entgelte zuzüglich der gesetzlich geschuldeten Umsatzsteuer. Haben die Beteiligten lediglich die Weiterberechnung der bei Ausführung der Leistung entstehenden Kosten vereinbart, ist das Leistungsentgelt ggf. nachträglich anzupassen, soweit der Leistende einen Vorsteuerabzug geltend machen kann.

Sollten Finanzverwaltung oder ein zuständiges Gericht eine abweichende umsatzsteuerliche Einschätzung der Leistungen nach dieser Vereinbarung vertreten, wird der Leistende dem Leistungsempfänger eine (korrigierte) Rechnung nach Maßgabe des § 14 UStG ausstellen und zusammen mit entsprechendem Nachweis über die abweichende umsatzsteuerliche Einschätzung dem Leistungsempfänger zukommen lassen (z. B. bestandkräftiger Bescheid nebst Korrespondenz, Betriebsprüfungsbericht o. ä.). Ein daraus resultierender (höherer) Umsatzsteuerbetrag ist vom Leistungsempfänger zusätzlich zu dem in dieser Vereinbarung benannten Entgelt zu zahlen, soweit der Leistende die Umsatzsteuer gegenüber dem Finanzamt schuldet. Die Ausgleichspflicht gilt bei einer Verminderung der Umsatzsteuer für den Leistenden entsprechend. Die Zahlung wird fällig nach Ablauf von zehn (10) Bankarbeitstagen nach Erteilung einer (korrigierten) Rechnung, die den Anforderungen des Umsatzsteuergesetzes entspricht nebst zusätzlichen Unterlagen.

- (4) Bei der Berechnung der Personalkosten nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 der 1. EKrV sind die Kosten für das tatsächlich eingesetzte Personal anzusetzen.

Bewertungsgrundlage für die Eigenleistungen der DB InfraGO AG sind die örtlichen „Dispositiven Kostensätze“ (Dispo-Kosa) ohne Zuschläge. Sie stellen die Basis der Kostenrechnung der DB InfraGO AG dar, die vom BMDV anerkannt wird. Die Kostensätze unterliegen der jährlichen Überprüfung durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer. Bei Bedarf werden die örtlichen Kostensätze für die in Betracht kommenden Leistungen von der DB InfraGO AG mitgeteilt (vgl. Rundschreiben (RS) BMDV vom 10.06.2010 – StB 15/7174.2/5-07/1220977).

Für die Berechnung der Personalkosten des Straßenbaulastträgers findet der in seinem Zuständigkeitsbereich für die Abwicklung von Schadensfällen gegenüber Dritten bei Beschädigung von Straßeneigentum für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen geltende Stundensatz Anwendung.

- (5) Die Beteiligten werden Verwaltungskosten nach § 5 Abs. 2 der 1. EKrV in Höhe von 20 % der von ihnen aufgewandten kreuzungsbedingten Grunderwerbs- und Baukosten in Rechnung stellen.
- (6) Nachweisbare Kosten für Betriebserschwernisse während der Bauzeit gehören (als Baukosten) nur zur Kostenmasse, soweit sie den Kreuzungsbeteiligten selbst entstehen (RS BMDV vom 28.09.2004 – S 16/78.11.00/13 B 03).

- (7) Aufwendungen für erforderliche Änderungen an den im Eigentum der DB InfraGO AG stehenden betriebsnotwendigen Bahn-Telekommunikationsanlagen gehören zur Kostenmasse (RS BMDV vom 23.01.2003 – S 16/78.11.00/2 Va 03 und vgl. RS BMDV vom 23.08.2005 – S 16/78.11.00/1 BE 05).
- (8) Für die Verlegung, Änderung oder Sicherung von Telekommunikationslinien, die nicht zu den Eisenbahn- oder Straßenanlagen gehören, gelten die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes, soweit keine besonderen vertraglichen Regelungen bestehen.
- (9) Von den Kosten für Leitungsanpassungen werden nur die Anteile der Kostenmasse angelastet, die ein Beteiligter als Baulastträger eines der beteiligten Verkehrswege zu tragen hat. Nicht zur Kostenmasse zählen die auf Grund bestehender Rechtsverhältnisse von Dritten (z. B. Konzessionsverträge) zu übernehmenden Kosten. Diese sind erforderlichenfalls von den jeweiligen Vertragspartnern bis zur Durchsetzung ihrer Ansprüche vorzufinanzieren.

Wenn beide Kreuzungsbeteiligte für ein und dieselbe Leitung Verträge mit unterschiedlichen Folgekostenregelungen geschlossen haben, gilt Folgendes:

Die dem Ver- bzw. Versorgungsunternehmen (VU) aufgrund der Leitungsänderung entstehenden Gesamtkosten sind jeweils zu 50 % dem Vertragsverhältnis mit dem Straßenbaulastträger und zu 50 % dem Vertragsverhältnis mit der DB InfraGO AG zuzuordnen. Das VU trägt von der einen Hälfte der Gesamtkosten die Kosten gemäß der vertraglichen Folgekostenregelung mit dem Straßenbaulastträger (z. B. Rahmenvertrag / Mustervertrag). Von der anderen Hälfte der Gesamtkosten trägt das VU die Kosten gemäß den Folgekostenregelungen mit der DB InfraGO AG (z. B. Gas- und Wasserleitungskreuzungsrichtlinien). Anstelle des Vertragsverhältnisses mit dem Straßenbaulastträger kann auch eine gesetzliche Folgekostenregelung treten. Die Abrechnung gegenüber dem VU erfolgt durch den Kreuzungsbeteiligten, welcher die Baudurchführung insgesamt bzw. die für die Leitungsänderung maßgeblichen Teile der Baudurchführung übernommen hat.

- (10) Die endgültigen Kosten ergeben sich aus der Schlussrechnung.

§ 7 Abrechnung

- (1) Das Verfahren zur Abrechnung der Kreuzungsmaßnahme zwischen den Kreuzungsbeteiligten erfolgt nach Maßgabe der Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz 2022, ARS Nr. 19/2022 vom 15.08.2022 – StB 15/7174.2/4-6/3638859.
- (2) Die Kreuzungsbeteiligten übernehmen die Abrechnung für die von ihnen durchgeführten Maßnahmen gemäß § 4 der Vereinbarung.
- (3) Die Schlussrechnung wird von der DB InfraGO AG erstellt.

§ 8 Grundinanspruchnahme

- (1) Die DB InfraGO AG duldet die Änderung der Kreuzungsanlage unentgeltlich auf Dauer gemäß § 4 Abs. 2 EKrG. Ein Grunderwerb findet insoweit nicht statt.
- (2) Der Straßenbaulastträger gestattet der DB InfraGO AG während der Baudurchführung unentgeltlich die Inanspruchnahme seiner an die Kreuzungsanlage angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen.

Die DB InfraGO AG verpflichtet sich, bei Inanspruchnahme dieser Flächen, die verkehrlichen und betrieblichen Belange des anderen Kreuzungsbeteiligten angemessen zu berücksichtigen. Art und Umfang der Inanspruchnahme werden gemeinsam dokumentiert. Nach Beendigung der Bauarbeiten sind die genutzten Flächen unverzüglich in dem Zustand zurück zu geben, in dem sie übernommen wurden.

- (3) Die DB InfraGO AG führt den Grunderwerb von Dritten insgesamt durch.

§ 9 Erhaltung und Verkehrssicherungspflicht

- (1) Für die Erhaltung der Kreuzungsanlagen gilt § 14 EKrG.

Danach erhält

- a) die DB InfraGO AG die Eisenbahnanlagen
 - b) der Straßenbaulastträger die Straßenüberführung inkl. Erdungsanlagen und Berührungsschutzeinrichtungen
- (2) Die Verankerungen der Oberleitungsanlagen an der Straßenüberführung und die Entwässerung der Eisenbahnanlagen unterhalb der Straßenüberführung gehören zu den Eisenbahnanlagen.
 - (3) Für Erhaltungsmaßnahmen, die Anlagen des anderen Beteiligten betreffen, wird dessen vorherige Zustimmung eingeholt, es sei denn, dass Gefahr im Verzuge ist. Dabei werden auch der Umfang der Mitbenutzung der Anlagen des anderen Beteiligten sowie ggf. erforderliche Sicherheitsvorkehrungen festgelegt.
 - (4) Die Verkehrssicherungspflicht für die Anlagen unterhalb der Straßenüberführung obliegt der DB InfraGO AG.
 - (5) Wenn ein Kreuzungsbeteiligter Anlagen des anderen Beteiligten erstellt, geht mit der Abnahme (§ 640 BGB / § 12 VOB/B) die Verkehrssicherungspflicht auf den jeweiligen Erhaltungspflichtigen über. Sofern festgestellte Mängel zunächst der Verkehrsfreigabe / Inbetriebnahme entgegenstehen, übernimmt der Erhaltungspflichtige die Verkehrssicherungspflicht spätestens mit der Verkehrsfreigabe / Inbetriebnahme. Erfolgt die Verkehrsfreigabe / Inbetriebnahme der Anlage vor der Abnahme, beginnt die Pflicht zur Verkehrssicherung und zur Erhaltung der Anlagen durch den Erhaltungspflichtigen mit der Verkehrsfreigabe / Inbetriebnahme.
 - (6) Aufgrund der Maßnahme entsteht dem Straßenbaulastträger hinsichtlich seiner Erhaltungslast ein Vorteil. Dieser wird der DB InfraGO AG vom Straßenbaulastträger nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG in Höhe von vorauss. **1.070.400,00 €** ausgeglichen.

- (7) Für die nach der verkehrsbereiten Fertigstellung erforderlich werdende Ablösungsberechnung sind die Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung – ABBV) sowie die ABBV-Richtlinien (ARS Nr. 18/2022 vom 10.08.2022 – StB 15/7174.1/4-4/3636814; deren Beispiele 3 und 4 kommen nur im Fall zur Anwendung, wenn an einer Straßenüberführung keine Traglasterrhöhung erfolgt) maßgebend.
- (8) Ansprüche auf Zahlung des Ablösungsbetrages verjähren in fünf Jahren. Wenn der Berechnende der Gläubiger des Ablösungsbetrages ist, beginnt die Verjährungsfrist mit dem Schluss des Jahres, in dem die verkehrsbereite Fertigstellung der baulichen Anlage erfolgt ist. Wenn der Berechnende der Schuldner des Ablösungsbetrages ist, beginnt die Verjährungsfrist mit dem Schluss des Jahres, in dem der Zugang der Ablösungsberechnung bei dem anderen Kreuzungsbeteiligten bewirkt worden ist. Wenn der Berechnende der Schuldner des Ablösungsbetrages ist, verjähren Ansprüche des anderen Kreuzungsbeteiligten ohne Rücksicht auf den Zugang der Ablösungsberechnung spätestens zehn Jahre von dem Zeitpunkt der verkehrsbereiten Fertigstellung der baulichen Anlage an.
- (9) Die Kreuzungsbeteiligten haben sich darauf verständigt, eine vorläufige, vereinfachte Ablösungsberechnung zu erstellen. Diese ist unverbindlich und dient nur der Einplanung der voraussichtlich notwendig werdenden Haushaltsmittel. Der voraussichtlich anfallende Ablösungsbetrag wurde von der DB InfraGO AG ermittelt und beläuft sich auf **2.127.400,00 EUR**.

§ 10 Sonstiges

- (1) Genehmigungen für die Verlegung von Leitungen und für den An- oder Einbau sonstiger Einrichtungen durch Dritte obliegen jedem Beteiligten für seinen Verkehrsweg. Jeder Beteiligte wird dafür Sorge tragen, dass dem anderen Beteiligten Gelegenheit gegeben wird, seine Interessen zu vertreten, wenn die Verlegung von Leitungen und der An- oder Einbau sonstiger Einrichtungen Auswirkungen auf Anlagen des anderen Beteiligten oder dessen Verkehr haben kann.
- (2) Für den Fall, dass die Einleitung des Oberflächenwassers eines Verkehrsweges in die Entwässerungsanlagen des kreuzenden Verkehrsweges erforderlich wird, gestattet die DB InfraGO AG dem Straßenbaulastträger unwiderruflich die unentgeltliche Einleitung des Oberflächenwassers in die Eisenbahntwässerung, wenn diese hierfür ausreichend dimensioniert ist und die Einleitung im Einklang mit bestehenden Genehmigungen für die Entwässerungsanlage steht. Für den Fall, dass die Abwasseranlage in der Baulast eines Dritten steht, ist eine gesonderte Vereinbarung oder sonstige Regelung mit diesem zu treffen.
- (3) Der Erhaltungspflichtige eines Kreuzungsbauwerks ist nicht verpflichtet, die Ansichtsflächen zu säubern. Der Baulastträger des jeweils unterführten Verkehrsweges ist berechtigt, Ansichtsflächen im Bedarfsfall auf eigene Kosten zu säubern. Ausgleichsansprüche bzw. Ansprüche auf Vornahme entsprechender Maßnahmen gegenüber dem anderen Kreuzungsbeteiligten sind insoweit ausgeschlossen.
- (4) Ansprechpartner des Straßenbaulastträgers für diese Maßnahme ist das Bauamt.

- (5) Ansprechpartner der DB InfraGO AG für diese Maßnahme ist
DB InfraGO AG
Geschäftsbereich Fahrweg
Region Ost- Regionales Projektmanagement
SE Berlin - Rostock (I.II-O-M-W)
Wismarsche Straße 390
19055 Schwerin

§ 11 Änderung der Vereinbarung

- (1) Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Das gilt auch für das Schriftformerfordernis.
- (2) Für den Fall der Änderung der technischen Planung in einer Zulassungsentscheidung nach § 3 verpflichten sich die Parteien zu einer Anpassung der Vereinbarung.

§ 12 Ausfertigungen

Diese Vereinbarung wird 2-fach ausgefertigt. Die Beteiligten erhalten je eine Ausfertigung.

....., den [Redacted], den [Redacted], den [Redacted]

..... [Redacted] [Redacted] [Redacted]

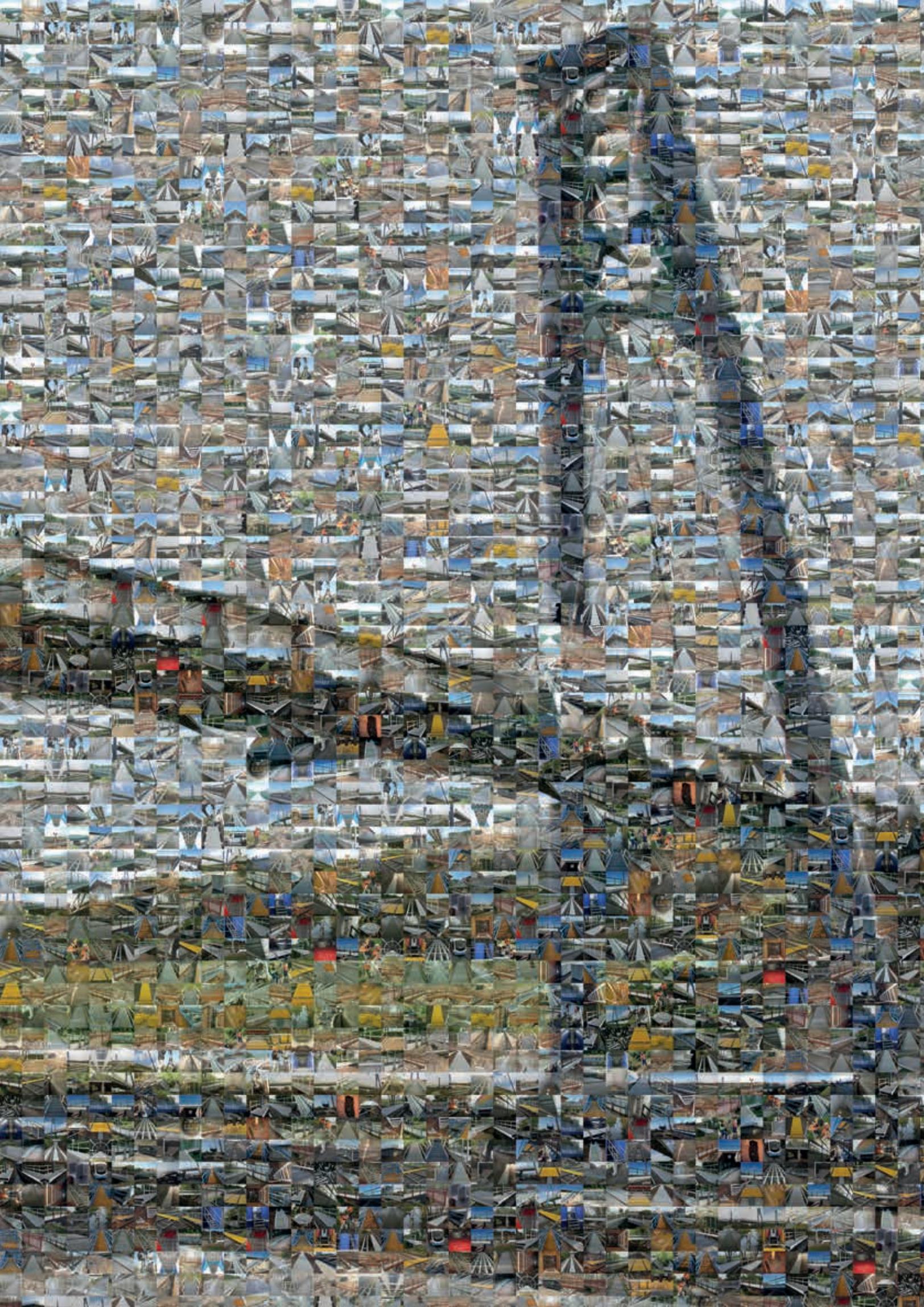
Straßenbaulastträger DB InfraGO AG DB InfraGO AG

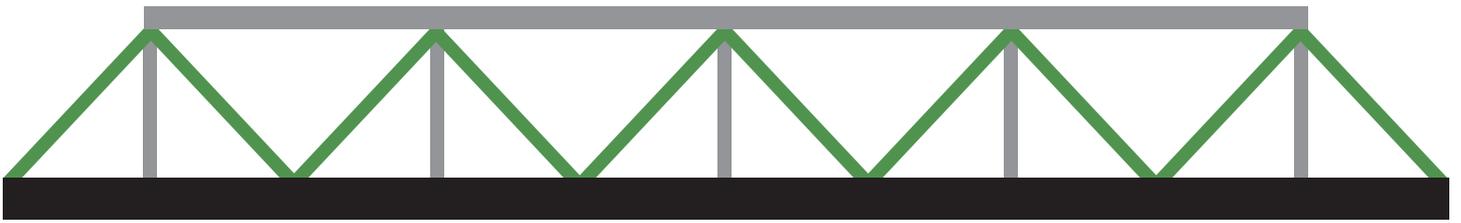
[Namen in Druckschrift wiederholen]

... [Redacted] [Redacted]



BGL INGENIEURBAU GMBH





BGL INGENIEURBAU GMBH

BGL Ingenieurbau GmbH ist eine Brückenbau- und Anlagenbau - Firma und ist spezialisiert auf Anwendungen aus nachhaltigem glasfaserverstärkten Kunststoff – GFK. Wir sind Pioniere im Bereich des GFK Brückenbaus und verfügen über Referenzen seit 1992.

Bis heute haben wir erfolgreich über 1.800 GFK Baumaßnahmen im Anlagenbau erstellt und **mehr als 250 GFK Fußgängerbrücken gebaut** - in Komplettleistung, schlüsselfertig. Wir sind somit absoluter Marktführer in diesem Segment in Deutschland. Wir arbeiten in ganz Deutschland und verfügen neben unserem Hauptsitz in Neusäß bei Augsburg über Vertriebsbüros in Karlstadt/Würzburg, Roding und Hamburg. Glasfaserverstärkte Konstruktionen haben sich im Brückenbau aufgrund ihrer hervorragenden Eigenschaften tausendfach bewährt.

Wo andere Werkstoffe versagen, machen wir einfach weiter. Seit 2019 liefern wir auch Hybrid-Konstruktionen in GFK-Stahl und GFK-Alu. 2021 haben wir auf Kundenwunsch unsere erste Aluminium Fussgängerbrücke gebaut. Wir wollen Brückenbauer sein und richten uns streng nach den Forderungen unserer Kunden aus.

Unser Leistungsspektrum reicht von Design und Planung über die Fertigung in eigener Produktionsstätte bis hin zum fachmännischen Einbau vor Ort durch unser eigenes Montageteam von erfahrenen GFK Monteuren. Nutzen Sie unsere Expertise – wir haben die Lösung für Ihr Projekt! Wir freuen uns über Ihre Anfrage! Ihr BGL Ingenieurbau Team



INGENIEURBAU & BRÜCKENBAU
GFK • ALUMINIUM • STAHL

GFK BRÜCKENBAU

Bei BGL erhalten Sie nicht nur ein Produkt.....

Wir übernehmen für Sie auf Wunsch die komplette Dienstleistung von der Planung inklusive Zeichnungen und prüffähiger Statik bis hin zur Fertigung im eigenen Werk bis hin zur Montage vor Ort auf der Baustelle mit eigenem Fachpersonal.

Auch die Peripherieleistungen wie zum Beispiel Fundamentarbeiten, Sanierungen von bestehenden Fundamenten und ggf noch zu verwendenden Unterbauten, sowie assoziierte Erd- und Pflasterarbeiten können von uns ausgeführt werden.

Kurzum: wir haben die individuelle Lösung für Ihre Projekt!

Wir erstellen Ihnen ein individuelles Angebot für Ihr Vorhaben und kommen Sie auch gerne vor Ort besuchen. Es entstehen Ihnen hier keine Kosten, denn unsere Beratung ist kostenfrei und unverbindlich.

Wir haben seit den Neunziger Jahren über 250 Brücken komplett aus GFK gebaut, also nicht nur die Geländer und Laufbeläge sondern auch die tragenden Unterbauten.

Als Verschraubungs- und Befestigungsmittel kommt bei BGL ausschliesslich Edelstahl zum Einsatz.

Wir bezeichnen unsere GFK Brücken als nachhaltig, weil sie eben nicht erneuert werden müssen. Unsere GFK Profile verfügen allesamt über die Zulassung des Deutschen Instituts für Bautechnik, DIBT in Berlin. Das bedeutet, dass unsere Produkte bauaufsichtlich zugelassen sind und zum Brückenbau verwendet werden dürfen.

Auch eine Zulassung des Eisenbahnbundesamtes, EBA, liegt vor.

Unsere Laufbeläge sind alle mit Höchstnorm Rutschhemmung BGGUV R13 ausgestattet.

Unsere GFK-Brücke über die B106 in Schwerin (Baujahr 2003) ist bis heute die längste GFK Brücke Deutschlands.



GFK BRÜCKENBAU



Freitragend bauen wir in GFK-Trägerbauweise bis 14m Spannweite, und in Fachwerkbauweise rein GFK bis 30m. Hierbei werden grundsätzlich immer 5kN (500kg) pro m² Gesamtlast und 10kN (1 to.) Punktlast erfüllt. Unsere GFK Brücken sind in jeder Farbe lieferbar.

Seit einigen Jahren liefern wir nicht nur Fußgängerbrücken sondern auch befahrbare Varianten in GFK Bauweise für Fahrzeuge bis 3,5 to, 6 oder 7,49 to oder 12 to.

Neben dem Tragwerk aus GFK kommen hier spezielle Schwerlast GFK-Decks zum Einsatz. Als Werkstoff der 1. Wahl gilt GFK allein schon mit dem Vorteil der extrem langen Lebensdauer, aber auch bezüglich seiner kompletten Wartungs- und Instandhaltungsfreiheit.

Montagevorteile: Wenn eine Montage per Autokran nicht möglich sein sollte, besteht, je nach Gesamtmaßen der Brücke, die Möglichkeit aufgrund des geringen Gesamtgewichts die Endmontage per Hand durchzuführen. Dies kann in schlecht zugewegten und entlegenen Gegenden zB im Wald oder Naturschutzgebieten sehr praktisch sein.

Bestehende Widerlager weiter nutzen: es kann durchaus vorkommen, dass alte Betonwiderlager die Last einer Beton-, Stein- oder Stahlbrücke nicht mehr tragen können. Da unsere GFK Brücken viel weniger als Betonbauwerke wiegen und nur ein Viertel von Stahlbrücken, besteht bei Verwendung von unseren Leichtbaubrücken der Vorteil, dass die alten Fundamente durchaus sehr gut weiterverwendet werden können! Dies spart erneut Kosten.

Da alle unsere Konstruktionen geschraubt sind, ist im Falle einer Beschädigung durch Dritte jederzeit eine schnelle und kostengünstige Reparatur durch Austausch von Einzelkomponenten möglich.

Garantie: Wir geben auf unser Bauwerke neben der regulären Gewährleistung nach VOB eine zusätzliche Werksgarantie von 10 Jahren.



BGL
Aluminiumbrücke

Befahrbare GFK Brücken:



BRÜCKENSANIERUNGEN IN GFK



Neben dem Neubau von Leichtbaukonstruktionen bieten wir auch die Sanierung von noch gebrauchsfähigen Konstruktionen und Unterbauten aus Holz und Stahl an. Hier haben sich verschiedene GFK Geländervarianten und GFK Brückenbeläge bewährt. Es stehen uns mehr als 8 verschiedene Brückendeck-Varianten zur Verfügung, für normale Fußgängerbrücken bis hin zu befahrbaren Brücken. Auch hier liegen allgemeine bauaufsichtliche Zulassungen vor. Wahlweise können wir auch die vorhandenen Altkonstruktionen säubern und ggf mit neuem Korrosionsschutz versehen.

Wussten Sie, dass wir unseren Kunden eine lebenslange Rücknahmegarantie geben? Immer noch besteht am Markt Verunsicherung über die vermeintliche Entsorgung von GFK. Abgesehen davon, dass unsere Brücken eine Lebenserwartung von 100 Jahren haben..... GFK lässt sich nämlich sehr gut entsorgen und recyceln. In jedem Fall: wir nehmen GFK-Altkonstruktionen kostenfrei zurück, nur die Anlieferfracht geht zu Lasten des Abgebenden.



GFK ANLAGENBAU

Anlagenbau mit GFK bedeutet:

Komplette Sicherheit durch Verwendung von Profilen mit Bauzulassung DIBT und EBA, Erfüllung aller gängigen Normen und Vorgaben nach DIN und EN, ZTV ING, BG.

Im Anlagenbau kommt die extrem hohe Korrosionsbeständigkeit von GFK zum Tragen, das leichte Gewicht und die höchsten Rutschhemmungen bei zB GFK Gitterrosten.

Warum GFK:

GFK vereint die Einzelvorteile anderer Materialien in einem Werkstoff

GFK ist korrosionsbeständiger als Edelstahl

GFK ist fast so stark wie Stahl

GFK ist leichter als Aluminium

GFK ist so leicht zu bearbeiten wie Holz

Welcher andere Werkstoff kann dies für sich in Anspruch nehmen?

Listung der Werkstoffvorteile von GFK:

geringes Gewicht, elektrisch neutral/isolierend, erdungsfrei, absolut korrosionsbeständig - auch kontaktkorrosionsbeständig, extrem langlebig, wärme- und kältebeständig, witterungsbeständig, uv-beständig, sehr fest und tragfähig, schwer entflammbar und selbstverlöschend, formstabil durch Pultrusionsherstellungsprozess, einfach zu bearbeiten, zugelassen nach DIBT und EBA, in jeder Farbe lieferbar, schnelle und kostengünstige Montage, komplett wartungs- und instandhaltungsfrei, wirtschaftlich, positive Ökobilanz, nachhaltig uvm.





GFK BAHNANWENDUNGEN

Im Bereich des Bahnbaus

liegt ein weiterer Schwerpunkt von BGL GFK-Anwendungen.

So liefern wir immer mehr **GFK Gitterroste** und geschlossene **Deckplattenroste** für Gleisquerungen und Dienstwege im Gleis. Auch die **Sanierung von bestehenden Eisenbahnbrücken** stellt ein grosses Einsatzspektrum dar.

Im Tunnelbau setzen wir mit grossem Erfolg **GFK als Ersatz für Beton, Stahl und Holz** ein.

Zudem liefern wir sehr viele **GFK-Steckgeländersysteme** und selbstschliessende Türen in Gefahrenbereichen, genauso wie komplette **GFK-Fluchtwege und -Fluchttreppen** wie auch **-Fluchtbrücken und -Hangtreppen** neben dem Gleis.

Immer mehr **GFK-Einstiegs- und -Umstiegspodeste** mit den dazu passenden Oberflächen und Geländern werden von uns **passgenau geliefert**.

Bei Bahnanwendungen geht es neben den isolierenden Eigenschaften auch um **schnelle Montage** und dadurch **geringe Sperrzeiten**.

Fragen Sie uns an, wir liefern pünktlich und genau



KLÄRANLAGEN AUSRÜSTUNG

GFK WASSERWERKS- , KLÄRWERKS- UND PUMPSTATIONS- AUSSTATTUNGEN

Seit 1992 rüsten wir Klärwerke, Wasserwerke und Pumpstationen mit GFK Komponenten aus. Seien es Gitterroste, Abdeckungen, Geländer, Leitern, Treppen, Podeste oder Laufstege:

Systeme in GFK sind in der Wasser- und Abwasserwirtschaft mittlerweile tausendfach bewährt, als zuverlässig erwiesen und nicht mehr wegzudenken.



Pumpwerksausstattung in GFK:

Lieferung und Einbau von GFK-Unterkonstruktionen und GFK-Gitterrosten teilweise klappbar, sowie Zugangsleitern aus GFK und Zwischenbühnen aus GFK:



Schachtsanierung in einem Trinkwasserschacht:

Kompletttausch der korrodierten Stahl- und Edelstahlkomponenten und Ersatz durch beständige GFK-Unterkonstruktionen und GFK-Gitterrosten sowie GFK-Leitern:



BAULEISTUNGEN



BGL BAULEISTUNGEN UND SANIERUNGEN

Neben dem klassischen **GFK Anlagen- und -Brückenbau** decken wir auch **komplette Nebenleistungen** mit ab.

So erstellen wir Betonfundamente und Schraubfundamente, übernehmen **Erd- und Pflasterarbeiten** und auch sonstige anfallende Aufgaben wie Maurer- und Verputzerarbeiten und andere.

Auch **Abriß- und Abbrucharbeiten** führen wir in eigenem Betrieb aus und können somit unseren Kunden alle bei einem Projekt anfallenden Arbeiten **aus einer Hand** anbieten.

Zum Beispiel können wir alte Gitterroste oder Geländer entfernen und durch GFK ersetzen oder alte Holz- oder Stahlbrücken demontieren und entsorgen. Auch der Abbruch von alten Betonwiderlagern und deren Entsorgung stellt für uns kein Problem dar.

Zudem können wir **Betonsanierungen und Beschichtungsarbeiten** ausführen, genauso wie **Korrosionsschutzarbeiten** an Metallkomponenten.

In unserer eigenen Werkstatt führen wir auch **Edelstahl-Schweissarbeiten** aus. Auf Kundenwunsch erneuern wir gerne bestehende Beleuchtungen mit modernen LED-Systemen.

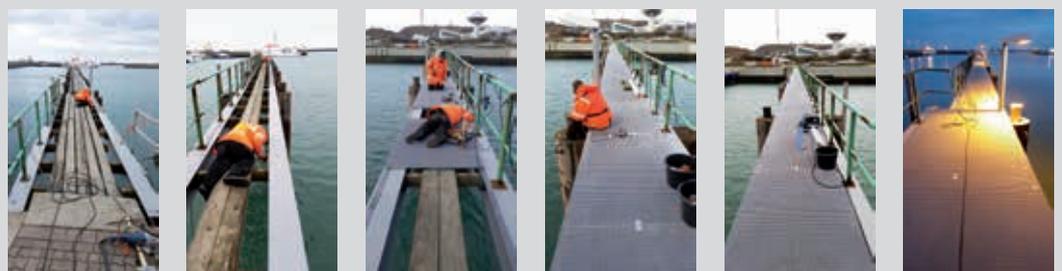
Es ist unser Ziel, dem Kunden immer die **beste und optimalste Gesamtlösung** zu liefern! Um kosteneffektiv zu arbeiten - alles **aus einer Hand** geliefert.

Fragen Sie uns einfach an, wir bieten Ihnen dann unverbindlich und kostenfrei an. Deutschlandweit und darüber hinaus.

Beispiel aus dem Wasserbau:

Sanierung eines bestehenden Holz-Stahl-Schiffsanlegers in einem Hafen.
Leistungsumfang:

- ✓ Entfernen und Entsorgen des alten brüchigen Holzbelags und des korrodierten Stahlgeländers
- ✓ Entrosten der bestehenden Stahl-Auflager-Konstruktion
- ✓ Primern und Neubeschichten der Stahlträger
- ✓ Neubelegen der sanierten Stahlkonstruktion mit GFK Micromaschungsrosten, besandet
- ✓ Lieferung und Montage eines neuen GFK-Geländers
- ✓ Erneuerung der alten Steg-Beleuchtung durch kostensparende LED-Leuchten



REFERENZEN





BGL

INGENIEURBAU GMBH



www.bgl-ingbau.de

BGL Ingenieurbau GmbH
Piechlerstraße 18, D-86356 Neusäß
Tel.: +49 (0) 821 650 605 74
Fax: +49 (0) 821 480 4379 16
E-Mail: info@bgl-ingbau.de

Anfang der weitergeleiteten E-Mail

Von: arne.boettger@bgl-ingbau.de

An: rdg59@mail.de

Kopie: georg.kaiser@bgl-ingbau.de,vadim.tulenev@bgl-ingbau.de

Datum: 05-Feb-2025 16:38:02 +0100

Betreff: Fwd: BGL Ingenieurbau GmbH: Ersatzbrücke Quaal in
Fachwerkbauweise GFK

Sehr geehrter Herr Gaul,

untenstehend habe ich das Angebot überarbeitet und auch

die Treppen links und rechts dazugefügt.

Sofern Sie weitere Informationen benötigen, bitte ich um Nachricht,

vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen

Arne Böttger

Technische Leitung BGL Ingenieurbau GmbH

BGL INGENIEURBAU GMBH Piechlerstrasse 18 86356 Neusäß

Tel: 0821 650605-74 www.bgl-ingbau.de

Büro Karlstadt: Löhleinstr. 43 97753 Karlstadt

Tel: 09364 816909 mobil: 0173 6167257 arne.boettger@bgl-ingbau.de

**Brückenbau Brückensanierungen Konstruktionen in
GFK+VA+ALU+STAHL**

Sehr geehrter Herr Gaul,

vielen Dank für Ihr Interesse an unseren GFK Brücken.

Anbei übermitteln wir Ihnen folgendes Richtpreisangebot:

Angebot

Angebotsnummer: 202502012

Angebotsdatum: 4.2.2025

BV: Ersatzneubau in GFK über Bahnlinie

Ansprechpartner bei uns: Herr Böttger

01 GFK Brücke L: 28m, B: lichte 2m

bestehend aus GFK Profilen und GFK Brückendecks mit

abZ DIBT (Bauzulassung), Belastung 5kN,

Fachwerkbauweise.

Fundamente bauseits vorhanden.

GFK Geländer System 70/70 und HL 94,

Füllstäbe in wahlweise VA20mm oder GFK40mm Rundrohr.

Farbe: nach Wunsch des AG

Brückenbelag: GFK System 500.55, Rutschhemmung nach BGGUVR13,

Farbe anthrazit.

Komplett wartungs- und instandhaltungsfrei.

inkl. Elektrifizierungsschutz beidseits Länge 8m

inkl prüffähiger Statik und Zeichnungen

inkl. Transport, Hebezeug und schlüsselfertige Montage

inkl. Elastomerlagern

auf bestehenden tragfähigen Widerlagern

Gesamt, schlüsselfertig: **259.688€ netto**

02 zzgl. Treppensystem GFK, Geländer beidseits,
Geländer als 3-Holm-Horizontalgeländer,
Belegung mit rutschhemmenden Stufen BGGUVR13
6 freitragenden Schwerlast-Stufen pro Treppe,
Breite lichte 2m (analog zur Brückenbreite)
komplett geliefert und montiert
EP: 6.465€ netto 2 Stk GP: **12.930€ netto**

Gesamtpreis: 272.618,00€ netto

Gültigkeit: bis 31.5.2025

Konditionen: rein netto, zzgl ges. USt., zahlbar ohne Abzug und ohne Einbehalt

LZ: 14-24 Wochen, nach Absprache

AGB BGL

Hinweise:

1. Die Brücke muss aufgrund Ihrer Länge vor Ort gebaut werden und direkt an den Einbauort eingehoben werden.
2. Eine belastbare Kranaufstellfläche muss vor Ort bauseits vorhanden sein
3. Die Zufahrt muss gewährleistet sein
4. Alternativ: können wir Ihnen eine 3-Feld Brücke anbieten, aber diese wird durch die Nebenarbeiten (Stützen usw) in Summe nicht kostengünstiger.

5. Ein Angebot über Schraubfundamente können wir Ihnen nach Bedarf erstellen,

die Kosten für eine solche Ausführung liegen bei abgerundet 22.000€ schlüsselfertig.

Bei Rückfragen sprechen Sie uns bitte jederzeit an!

Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen

Arne Böttger

Technische Leitung BGL Ingenieurbau GmbH

BGL INGENIEURBAU GMBH Piechlerstrasse 18 86356 Neusäß

Tel: 0821 650605-74 www.bgl-ingbau.de

Büro Karlstadt: Löhleinstr. 43 97753 Karlstadt

Tel: 09364 816909 mobil: 0173 6167257 arne.boettger@bgl-ingbau.de

**Brückenbau Brückensanierungen Konstruktionen in
GFK+VA+ALU+STAHL**

----- Original Nachricht -----

Betreff: Ersatzbrücke Quaal

Datum: 31.01.2025 09:13 (GMT +01:00)

Von: rdg59@mail.de

An: info@bgl-ingbau.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie bereits telefonisch besprochen benötigen wir eine Ersatzbrücke über die Eisenbahnstrecke in 23996 Quaal.

Ich benötige möglichst kurzfristig ein grobes Angebot für die Ersatzbrücke Länge 16,00 Meter, B 2,00 Meter

als Fußgängerbrücke in GFK, mit Schraubfundamenten und Montage, Geländer so, das es über eine elektrifizierte Bahnlinie zugelassen ist.

Angebot bitte per mail an Ralf Gaul, Wismarsche Str. 8, 23996 Bobitz.

Für Rückfragen rufen Sie mich gerne an 01736873028.

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Gaul







